

REGLAMENTO (UE) N° 1266/2009 DE LA COMISIÓN**de 16 de diciembre de 2009****por el que se adapta por décima vez al progreso técnico el Reglamento (CEE) n° 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de la Unión Europea y el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CEE) n° 3821/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera ⁽¹⁾ y, en particular, su artículo 17, apartado 1,

Considerando lo siguiente:

- (1) El artículo 1 del Reglamento (CEE) n° 3821/85 establece que el aparato de control en el sector de los transportes por carretera debe cumplir, en lo que se refiere a las condiciones de construcción, ensayo, instalación y uso, las disposiciones del anexo I, IB y II de dicho Reglamento.
- (2) El artículo 5 del Reglamento (CEE) n° 3821/85 prevé la homologación, por parte de cada Estado miembro, de todo modelo de tacógrafo digital que se ajuste a lo dispuesto en el anexo IB del mencionado Reglamento.
- (3) El artículo 3 del Reglamento (CEE) n° 3821/85 determina que el aparato de control debe instalarse y utilizarse en los vehículos pertinentes matriculados en un Estado miembro.
- (4) El anexo IB del Reglamento (CEE) n° 3821/85 establece las especificaciones técnicas para la construcción, ensayo, instalación y control del tacógrafo digital.
- (5) Con el objetivo de mejorar y reforzar el tacógrafo digital a fin de reducir la carga administrativa que pesa sobre el sector y garantizar la protección de los datos relativos a los tiempos de conducción y los períodos de descanso, tanto para los operadores del transporte como para las autoridades de control nacionales, es preciso adaptar el anexo IB del Reglamento (CEE) n° 3821/85 al progreso técnico.
- (6) El presente Reglamento no impide a los Estados miembros homologar cualquier aparato que se ajuste a lo dispuesto en éste con anterioridad, incluso, a su fecha de aplicación, con el fin de poder comercializar un aparato de control más seguro en el menor lapso de tiempo. El presente Reglamento tampoco impide a los Estados miembros homologar el software de actualización de los tacógrafos digitales existentes para ajustarse a las disposiciones del Reglamento.
- (7) El presente Reglamento no obliga a sustituir ningún tacógrafo digital en funcionamiento instalado con anterioridad a su fecha de aplicación.
- (8) Los fabricantes de tacógrafos digitales han declarado a la Comisión que todo acceso a información protegida por derechos de propiedad intelectual e industrial que aporte características esenciales será concedida a otras partes con sujeción a condiciones justas, razonables, no discriminatorias y basadas en la reciprocidad.
- (9) A fin de facilitar la homologación cruzada de componentes homologados y garantizar que no se impide entrar en el mercado a los nuevos fabricantes de aparatos de control (tacógrafos digitales) o de componentes de estos, es necesario establecer la implantación de normas internacionales para las interfaces técnicas entre los distintos componentes.
- (10) Con objeto de ayudar tanto a los operadores como a las empresas de transporte a cumplir sus obligaciones en virtud de la Directiva 95/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de octubre de 1995, relativa a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos ⁽²⁾, debe incrementarse el número de bloques introducido por las empresas.
- (11) Para garantizar el adecuado cumplimiento de la reglamentación y la realización de controles en los vehículos y para identificar a los conductores, debe incorporarse a los tacógrafos digitales una serie más amplia de conjuntos de caracteres.

⁽¹⁾ DO L 370 de 31.12.1985, p. 8.⁽²⁾ DO L 281 de 23.11.1995, p. 31.

- (12) A fin de ayudar al sector, los fabricantes y los organismos de control existentes a identificar a los fabricantes actualmente presentes en el mercado, así como para poder distinguir los países y sus respectivos códigos en función de los distintivos utilizados en los vehículos en el tráfico internacional, descritos en la Convención de Viena sobre la Circulación por Carretera, de las Naciones Unidas (1968), el laboratorio competente para realizar pruebas de interoperabilidad debe tener al día las listas pertinentes, que se publicarán, a su vez, en un sitio web público.
- (13) Con objeto de ayudar a las empresas de transporte por carretera a cumplir sus obligaciones jurídicas de conservar la información relevante para fines de control de la aplicación de la normativa, es preciso definir una serie de especificaciones de ensayo comunes del papel para impresora, que han de utilizarse al conceder la homologación.
- (14) A fin de reducir la carga administrativa y, en consecuencia, los costes, que gravan tanto a los operadores como a los conductores al utilizar el tacógrafo digital, deben simplificarse las disposiciones sobre la instalación, activación, calibrado y control del aparato, y aplicarse, única y exclusivamente, a aquellos vehículos utilizados para conducir que recaen dentro del ámbito de aplicación de las normas sobre los tiempos de conducción recogidas en el Reglamento (CE) n° 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera ⁽¹⁾.
- (15) Durante los controles periódicos o en otras ocasiones en que deba verificarse, calibrarse, repararse o controlarse el aparato de control, los centros de ensayo deben someter a prueba el aparato para verificar la presencia o el uso de dispositivos de manipulación. Asimismo, han de hacer constar cualquier incidente y llevar un registro de estos, en el que se incluya la ausencia o rotura de precintos.
- (16) El requisito de registrar incidentes de exceso de velocidad de forma automática se aplica sólo a los tacógrafos digitales instalados en los vehículos de las categorías M2, M3, N2 o N3, definidas en el anexo II de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos ⁽²⁾.
- (17) En virtud del informe presentado por el Centro Común de Investigación (*Report on the Attacks to Security of the Digital Tachograph and on the Risk Associated With the Introduction of Adaptors to be fitted into Light Vehicles*), la comunicación de datos electrónicos entre la fuente de movimiento del vehículo y el sensor de movimiento debe protegerse de todo intento de manipulación, como, por ejemplo, la utilización de imanes, y asimismo los datos de movimiento del vehículo deben ser corroborados por fuentes independientes, ya sean internas o externas.
- (18) Para la integridad y la fiabilidad de la seguridad del sistema de tacógrafo digital, es esencial asegurar que las tarjetas de tacógrafo asignadas a los conductores sean únicas. A fin de evitar que los conductores soliciten o dispongan de más de una tarjeta válida, tiene que existir un intercambio electrónico de datos entre los Estados miembros.
- (19) Debe simplificarse y precisarse la interfaz persona-máquina para la introducción manual de datos sobre las actividades de los conductores cuando hayan estado fuera de sus vehículos y no hayan podido registrar dichas actividades durante ese lapso de tiempo en sus respectivas tarjetas de control.
- (20) Es útil que los conductores visualicen información adicional y facultativa en la pantalla del tacógrafo digital, y que se supriman las señales de advertencia cuando el vehículo se conduzca fuera del ámbito de aplicación de las normas.
- (21) Del mismo modo, habría que reducir el tiempo de descarga y extracción de datos del aparato de control mediante la introducción de mejoras en las interfaces técnicas.
- (22) Con el fin de preservar la fiabilidad del sistema en vista de que quedarán obsoletos próximamente los mecanismos de seguridad actualmente en uso, se precisan medidas de emergencia de manera que quede asegurada la continuidad del proceso de homologación del equipo de tacógrafo.
- (23) Para asegurar que, en los controles de carretera, puedan determinarse tanto los patrones de conducción como los registros de conducción «reales» disponibles, deben simplificarse el cálculo de los tiempos de conducción y el redondeo a un minuto de los períodos de actividad.
- (24) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité establecido con arreglo al artículo 18 del Reglamento (CEE) n° 3821/85.
- (25) Por tanto, el Reglamento (CEE) n° 3821/85 debe ser modificado en consecuencia.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El anexo IB del Reglamento (CEE) n° 3821/85 queda modificado con arreglo a lo dispuesto en el anexo del presente Reglamento.

⁽¹⁾ DO L 102 de 11.4.2006, p. 1.

⁽²⁾ DO L 263 de 9.10.2007, p. 1.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Será aplicable a partir del 1 de octubre de 2011; sin embargo, los apartados 3.1, 3.8, 3.9, 3.11, 3.20, 8.2, 9.2, 12.3, 12.4 y 13 del anexo serán aplicables a partir del 1 de octubre de 2012, y los apartados 7.2, 7.3 y 7.5 lo serán a partir de la fecha de entrada en vigor del Reglamento.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 16 de diciembre de 2009.

Por la Comisión
El Presidente
José Manuel BARROSO

ANEXO

El anexo IB del Reglamento (CEE) n° 3821/85 queda modificado como sigue:

1. **ENMIENDAS AL CAPÍTULO I (DEFINICIONES)**

1.1. La definición (f) se sustituye por el siguiente texto:

«(f) “Calibrado”, la actualización o confirmación de los parámetros del vehículo que han de guardarse en la memoria de datos; dichos parámetros incluyen la identificación del vehículo (VIN, VRN y Estado miembro de matriculación) y sus características (w, k, l, tamaño de los neumáticos, valor de ajuste del dispositivo limitador de la velocidad (si procede), hora real correspondiente al tiempo universal coordinado (UTC), lectura actual del cuentakilómetros).

Toda actualización o confirmación sólo de la hora UTC se considerará un ajuste horario y no un calibrado, siempre que no contravenga la condición 256.

Para calibrar un aparato de control se precisa una tarjeta de un centro de ensayo autorizado».

1.2. La definición (l) se sustituye por el siguiente texto:

«(l) “Tarjeta de empresa”,

una tarjeta de tacógrafo asignada por las autoridades de un Estado miembro cualquiera al propietario o titular de vehículos provistos de aparato de control.

Esta tarjeta identifica a la empresa y permite visualizar, transferir, descargar e imprimir los datos almacenados en el/los aparato(s) de control bloqueado(s) por la empresa en cuestión o no bloqueados por empresa alguna.»

1.3. La definición (s) se sustituye por el siguiente texto:

«(s) “Transferencia”,

la copia, junto con la firma digital, de una parte o de la totalidad de un conjunto de ficheros de datos almacenados en la memoria del vehículo o en la memoria de la tarjeta de tacógrafo, que son necesarios para determinar el cumplimiento de las disposiciones del Reglamento (CE) n° 561/2006.

Los fabricantes de tacógrafos digitales instalados en unidades intravehiculares y los fabricantes de aparatos diseñados y concebidos para descargar ficheros de datos adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar que los conductores o empresas de transporte puedan transferir o descargar dichos datos en el menor tiempo posible.

La transferencia no podrá modificar ni borrar los datos almacenados. La transferencia del fichero completo de datos sobre la velocidad del vehículo puede no ser necesaria para determinar el cumplimiento del Reglamento (CE) n° 561/2006, aunque sí podrá utilizarse para otros fines, tales como la investigación de accidentes».

1.4. En la nota a pie de página n° 1 relativa a las definiciones «n» y «p», se añade el siguiente párrafo:

«Podrán utilizarse métodos alternativos para calcular el tiempo de conducción continua y el tiempo de descanso acumulado a fin de reemplazar estas definiciones si quedan obsoletas a raíz de las actualizaciones introducidas en otra legislación pertinente».

2. **ENMIENDAS AL CAPÍTULO II (CARACTERÍSTICAS GENERALES)**

2.1. Se introduce la nueva condición siguiente tras la condición 001:

«**Condición 001 bis:** La interfaz entre los sensores de movimiento y las unidades intravehiculares deberá ser conforme a la norma ISO 16844-3:2004/Cor 1:2006».

2.2. La condición 010 queda modificada como sigue:

— Se elimina el tercer guión.

— Se sustituye el último guión por el texto siguiente:

«La función de transferencia no está disponible en el modo operativo (salvo en el caso indicado en la condición 150), e impide la descarga de datos de una tarjeta de conductor si no hay otra tarjeta dentro de la VU.»

2.3. El segundo guión de la condición 011 se sustituye por el siguiente texto:

«— en el modo de empresa, los datos relativos al conductor (condiciones 081, 084 y 087) tan sólo podrán enviarse a dispositivos externos durante los periodos exentos de bloqueo o que no haya bloqueado otra empresa (identificada por los 13 primeros dígitos del número de la tarjeta de empresa).»

3. ENMIENDAS AL CAPÍTULO III (FUNCIONES Y CONDICIONES)

3.1. Se introduce la nueva condición siguiente tras la 019:

«**Condición 019 bis:** Para detectar cualquier manipulación de los datos de movimiento, la información importada del sensor de movimiento deberá ser confirmada por aquella otra relativa al movimiento del vehículo procedente de una o varias fuente(s) independiente(s) del sensor de movimiento.»

3.2. El texto de la condición 028 se sustituye por el siguiente texto:

«**Condición 028:** La fecha y la hora UTC deberán utilizarse en las operaciones del aparato de control (registros, intercambio de datos) y para toda impresión especificada en el apéndice 4: "Documentos de impresión"»

3.3. El texto de la condición 029 se sustituye por el siguiente texto:

«**Condición 029:** A fin de visualizar la hora local, existirá la posibilidad de cambiar el desfase horario que aparece en pantalla mediante fracciones de media hora. Tan sólo se podrá compensar dicho desfase añadiendo o restando —mediante múltiplos negativos o positivos— fracciones de media hora.»

3.4. Se elimina la condición 040.

3.5. El texto de las condiciones 038, 041 y 042 se sustituye por el siguiente texto:

«**Condición 038:** Si el primer cambio de actividad a DESCANSO o DISPONIBILIDAD tiene lugar antes de que hayan transcurrido 120 segundos tras haber cambiado automáticamente a TRABAJO por haberse detenido el vehículo, se entenderá que ha tenido lugar a la hora en que se detuvo el vehículo (por consiguiente, podría cancelar el cambio a TRABAJO).»

«**Condición 041:** A partir de un minuto cualquiera, si se registra alguna actividad de CONDUCCIÓN en los minutos inmediatamente anterior y posterior, se considerará que todo el minuto es de actividad de CONDUCCIÓN.»

«**Condición 042:** Dado un minuto cualquiera que no se considere de CONDUCCIÓN con arreglo a la condición 041 antes mencionada, se considerará que todo el minuto será de un mismo tipo de actividad, concretamente la que haya tenido lugar de forma continuada y durante más tiempo durante ese minuto (en caso de haber dos actividades de la misma duración, la que se haya producido en último lugar).»

3.6. El texto de las condiciones 050, 050 bis y 050 ter, se sustituye por el siguiente texto:

«**Condición 050:** Se podrán introducir los lugares donde comiencen y/o terminen los periodos de trabajo diarios a través de los comandos de los menús. Si se produce más de una entrada en un minuto cualquiera, tan sólo quedarán registrados el último lugar de comienzo y el último lugar de finalización de trabajo introducidos en el marco temporal de dicho minuto»

«**Condición 50 bis:** El aparato de control permitirá realizar entradas manuales de actividades única y exclusivamente al introducir la tarjeta del conductor (o del centro de ensayo autorizado). Si fuere necesario, podrán realizarse entradas manuales al insertar, por vez primera, una tarjeta de conductor (o centro de ensayo autorizado) no utilizada previamente.

Para la introducción manual de actividades, se utilizarán la hora y fecha locales de la zona horaria (desfase UTC) configuradas para la unidad intravehicular.

Al introducir la tarjeta del conductor o del centro de ensayo autorizado, se recordarán al titular de la tarjeta:

— la fecha y la hora de la última extracción de la tarjeta;

— opcionalmente, el desfase horario local configurado para la unidad intravehicular.

Se podrán introducir actividades observando las siguientes restricciones:

— el tipo de actividad puede ser: TRABAJO, DISPONIBILIDAD o PAUSA/DESCANSO.

— La hora de comienzo y finalización de cada actividad estará exclusivamente enmarcada en el intervalo que transcurre desde la última extracción de la tarjeta a su introducción actual.

No deberá producirse ningún solapamiento temporal entre las diversas actividades.

El procedimiento de introducción manual de actividades incluirá tantas fases consecutivas como sea necesario para configurar los distintos tipos de actividad y la hora de comienzo y finalización de cada actividad. El titular de la tarjeta podrá optar por no declarar actividad alguna durante cualquier intervalo de tiempo entre la última extracción de la tarjeta y la introducción en el momento actual.

Durante el proceso de introducción manual de actividades asociado a la introducción de la tarjeta y en los casos pertinentes, el titular de la tarjeta podrá introducir, asimismo:

- un lugar en que haya terminado un período de trabajo diario precedente, asociado a la hora pertinente (si no se ha introducido ya con motivo de la última extracción de la tarjeta), o
- un lugar en que comience el período de trabajo diario actual, asociado a la hora pertinente.

Si se introduce un lugar, éste quedará registrado en la tarjeta de tacógrafo pertinente.

Se interrumpirá la introducción manual de actividades en los siguientes casos:

- cuando se extraiga la tarjeta, o
- cuando el vehículo se mueva permaneciendo insertada la tarjeta en la ranura del aparato relativa al conductor.

Se permiten otras interrupciones como, por ejemplo, la desconexión tras un cierto período de inactividad del usuario. En caso de interrumpirse el proceso de introducción manual de actividades, el aparato de control validará todo lugar completo y las entradas ya realizadas (indicando el lugar y la hora o el tipo de actividad y la hora de comienzo y finalización de aquélla de forma inequívoca).

Si se introduce la tarjeta de un segundo conductor o centro de ensayo autorizado mientras esté en curso la introducción manual de actividades con motivo de la previa introducción de otra tarjeta, se podrán completar dichas entradas realizadas con la tarjeta anterior antes de dar paso a la introducción manual de entradas relativas a la segunda tarjeta.

El titular de la tarjeta podrá realizar entradas manualmente conforme al siguiente procedimiento mínimo:

Introducir manualmente y por orden cronológico las actividades realizadas durante el período comprendido entre la última extracción de la tarjeta y la actual introducción.

La hora de comienzo de la primera actividad se ajustará a la hora o momento de extracción de la tarjeta. La hora de comienzo de cada entrada sucesiva deberá ajustarse al momento inmediatamente posterior a la hora de finalización de la entrada precedente. Deberá indicarse y desglosarse cada tipo de actividad y la hora correspondiente de finalización.

El procedimiento concluirá cuando la hora de finalización de una actividad introducida manualmente coincida con la hora de introducción de la tarjeta. A continuación, el aparato de control podrá permitir opcionalmente al titular de la tarjeta modificar las actividades introducidas manualmente, hasta validarlas seleccionando un comando específico. Una vez validadas las actividades, ya no se podrán realizar modificaciones»

«**Condición 50 ter:** El aparato de control permitirá al conductor introducir, en tiempo real, las dos condiciones específicas siguientes:

“FUERA DE ÁMBITO”(comienzo, final),

“TRAYECTO EN TRANSBORDADOR/TREN”

La condición “TRAYECTO EN TRANSBORDADOR/TREN” no puede darse si está abierta la condición “FUERA DE ÁMBITO”.

Si la condición “FUERA DE ÁMBITO” está abierta, el aparato de control tendrá que cerrarla automáticamente en caso de introducirse o extraerse una tarjeta de conductor.

El hecho de estar abierta la condición “FUERA DE ÁMBITO” impedirá los siguientes incidentes y advertencias:

- Conducción sin tarjeta adecuada.
- Advertencias asociadas al tiempo de conducción continua.»

3.7. El texto de la condición 065 se sustituye por el siguiente texto:

«**Condición 065:** Este incidente se producirá cada vez que se sobrepase la velocidad permitida. Esta condición se aplicará únicamente a vehículos de las categorías M2, M3, N2 o N3, definidas en el anexo II de la Directiva 2007/46/CE, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques».

- 3.8. Se introduce el texto siguiente tras la condición 067:

«9.9 bis. Incidente “Conflicto de movimiento del vehículo”».

«**Condición 067 bis:** Este incidente se producirá cuando una medición de velocidad cero (vehículo parado) entre en conflicto con la información de vehículo en movimiento procedente de, al menos, una fuente independiente durante más de un minuto ininterrumpido.».

«**Condición 067 ter:** En los casos en que la unidad intravehicular pueda recibir o elaborar valores de velocidad procedentes de una fuente externa independiente de información sobre el movimiento, este incidente también podrá producirse si dichos valores de velocidad contradicen abiertamente aquellos otros elaborados a partir de la señal de velocidad del sensor de movimiento durante más de un minuto.».

- 3.9. En la condición 094, se introduce la siguiente línea tras el incidente «Error en datos de movimiento»:

| | | |
|--------------------------------------|---|--|
| Conflicto de movimiento del vehículo | <ul style="list-style-type: none"> — El incidente de mayor duración ocurrido cada uno de los últimos 10 días, y — los 5 incidentes de mayor duración ocurridos en los últimos 365 días. | <ul style="list-style-type: none"> — Fecha y hora de comienzo del incidente; — fecha y hora de finalización del incidente; — tipo de tarjeta, número y Estado miembro emisor de toda tarjeta introducida al comienzo y/o al final del incidente, y — número de incidentes similares ocurridos ese día. |
|--------------------------------------|---|--|

- 3.10. El texto de la condición 104 se sustituye por el siguiente texto:

«**Condición 104:** El aparato de control deberá registrar y almacenar en su memoria los siguientes datos, correspondientes a los últimos 255 bloqueos introducidos por una empresa:

- fecha y hora de activación del bloqueo;
- fecha y hora de desactivación del bloqueo;
- número de la tarjeta de empresa y Estado miembro emisor, y
- denominación social y dirección de la empresa.

Los datos previamente bloqueados mediante un bloqueo eliminado de la memoria debido al límite antes mencionado se considerarán desbloqueados».

- 3.11. Se introduce la nueva condición siguiente tras la 109 bis:

«**Condición 109 ter:** El incidente “Conflicto de movimiento del vehículo” no se almacenará en las tarjetas del conductor ni del centro de ensayo autorizado.».

- 3.12. El texto de la condición 114 bis se sustituye por el siguiente texto:

«**Condición 114 bis:** La pantalla admitirá el uso de los caracteres especificados en el apéndice 1, Capítulo 4: ‘Conjuntos de caracteres’. La pantalla podrá utilizar glifos simplificados (p.ej.: los caracteres acentuados podrán aparecer sin acento, o las minúsculas podrán verse como mayúsculas)».

- 3.13. El texto de la condición 121 se sustituye por el siguiente texto:

«**Condición 121:** Cuando no sea necesario mostrar otra información, el aparato de control deberá presentar en pantalla, por defecto, los datos siguientes:

- la hora local (correspondiente a la UTC + desfase configurado por el conductor);
- el modo de funcionamiento, y
- la actividad actual del conductor y la del segundo conductor.

Información relativa al conductor:

- si su actividad actual es CONDUCCIÓN, el tiempo actual de conducción continua y el tiempo actual de descanso acumulado hasta ese momento, o

— si su actividad actual no es CONDUCCIÓN, la duración actual de su actividad (desde que la haya seleccionado) y el tiempo actual de descanso acumulado hasta ese momento».

3.14. El texto de la condición 127 se sustituye por el siguiente texto:

«**Condición 127:** Se podrán visualizar en pantalla, de manera selectiva y a voluntad, los siguientes datos:

- la fecha y la hora UTC, junto con el desfase horario local;
- el contenido de cualquiera de los seis documentos impresos, con el mismo formato que el propio documento;
- el tiempo de conducción continua y el tiempo de descanso acumulado del conductor;
- el tiempo de conducción continua y el tiempo de descanso acumulado del segundo conductor;
- el tiempo de conducción acumulado del conductor durante la semana anterior y la actual, y
- el tiempo de conducción acumulado del segundo conductor durante la semana anterior y la actual.

Datos opcionales:

- la duración actual de la actividad del segundo conductor (desde que la seleccionara);
- el tiempo de conducción acumulado del conductor durante la semana actual;
- el tiempo de conducción acumulado del conductor durante el período de trabajo diario actual, y
- el tiempo de conducción acumulado del segundo conductor durante el período de trabajo diario actual».

3.15. El texto de la condición 133 *bis* se sustituye por el siguiente texto:

«**Condición 133 bis:** La impresora admitirá el uso de los caracteres especificados en el apéndice 1, Capítulo 4: "Conjuntos de caracteres"».

3.16. El texto de la condición 136 se sustituye por el siguiente texto:

«**Condición 136:** El tipo de papel para impresora utilizado por el aparato de control llevará la marca de homologación pertinente y la indicación del/de los tipo(s) de aparato de control con el/los que se puede utilizar».

3.17. Se introducen las nuevas condiciones siguientes tras la 136:

«**Condición 136 bis:** Si se mantienen las condiciones normales de almacenamiento en lo que respecta a intensidad luminosa, humedad y temperatura, los documento de impresión seguirán siendo claramente legibles e identificables durante al menos dos años.

Condición 136 ter: El papel para impresora respetará, como mínimo, las especificaciones de prueba que figuran en el sitio web del laboratorio designado para realizar las pruebas de interoperabilidad, tal y como establece la condición 278.

Condición 136 quater: Toda modificación o actualización de las especificaciones descritas en el párrafo anterior tendrá lugar, únicamente, después de que el laboratorio designado haya consultado al fabricante del tacógrafo digital homologado instalado en la unidad intravehicular, junto con las autoridades de homologación del modelo».

3.18. El texto de la condición 141 se sustituye por el siguiente texto:

«**Condición 141:** El aparato de control deberá avisar al conductor 15 minutos antes y en el preciso instante en que se exceda el límite de tiempo de conducción continua permitido».

3.19 El texto de la condición 145 se sustituye por el siguiente texto:

«**Condición 145:** En este último caso, el avisador mostrará una "T"».

3.20. Se introduce la condición siguiente tras la 161:

«**Condición 161 bis:** Características de los sensores de movimiento:

- reaccionarán a todo campo magnético que perturbe la detección de movimiento del vehículo; en estas circunstancias, la unidad intravehicular registrará y almacenará un fallo del sensor (condición 070), o bien
- estarán dotados de un sensor protegido de los campos magnéticos o invulnerable a estos.».

4. ENMIENDAS AL CAPÍTULO V (INSTALACIÓN)

4.1. Se añade la frase siguiente en la condición 239:

«La entrega de piezas del aparato de control importantes para la seguridad podrá limitarse, si fuera necesario, durante la certificación de seguridad».

4.2. El texto de la condición 243 se sustituye por el siguiente texto:

«**Condición 243:** Los fabricantes de vehículos o los instaladores deberán activar el aparato de control integrado como máximo antes de que el vehículo se destine al uso previsto y descrito en el Reglamento (CE) n° 561/2006».

4.3. El texto de las condiciones 248 y 249 se sustituye por el siguiente texto:

«**Condición 248:** Tras la instalación, deberá efectuarse el calibrado. El primer calibrado podrá no incluir necesariamente el número de matrícula del vehículo (VRN) si el centro de ensayo autorizado encargado de realizar el calibrado no lo conoce. En estas circunstancias, el propietario del vehículo podrá introducir, tan sólo por esta vez, el VRN utilizando su tarjeta de empresa antes de destinar el vehículo a los usos consentidos por el Reglamento (CE) n° 561/2006 (p.ej.: activando los comandos necesarios mediante la estructura de menú idónea integrada en la interfaz de la unidad intravehicular) ⁽¹⁾. Para actualizar o confirmar los datos introducidos deberá utilizarse, necesariamente, una tarjeta del centro de ensayo».

«**Condición 249:** Después de haber instalado y verificado el aparato de control, se le fijará una placa de instalación bien visible y de fácil acceso. Cuando esto no sea posible, la placa se fijará en el montante "B" del vehículo para que sea claramente visible. En aquellos vehículos sin montante "B", la placa se fijará en el marco de la puerta del lado del conductor del vehículo y deberá quedar a la vista en cualquier caso.

Después de cada nueva intervención del instalador o el centro de ensayo autorizado, la placa deberá sustituirse por otra nueva.»

4.4. El sexto guión de la condición 250 se sustituye por el siguiente:

«—fecha del informe del coeficiente característico del vehículo y de la medida de la circunferencia efectiva de los neumáticos de las ruedas.».

4.5. Se introduce la nueva condición siguiente tras la 250:

«**Condición 250 bis:** Únicamente en los vehículos de las categorías M1 y N1, equipados con un adaptador conforme a las disposiciones del Reglamento (CE) n° 68/2009 ⁽²⁾, y cuando no se pueda incluir toda la información necesaria según la condición 250, se podrá integrar una segunda placa complementaria. En estos casos, esta placa adicional contendrá, al menos, la información descrita en los últimos cuatro guiones de la condición 250.

De instalar esta segunda placa complementaria, se colocará cerca de o junto a la primera placa principal descrita en la condición 250, y se aplicará el mismo nivel de protección. Asimismo, la segunda placa deberá indicar el nombre, dirección o denominación comercial del instalador o centro de ensayo que haya efectuado la instalación, junto con la fecha de instalación».

5. ENMIENDAS AL CAPÍTULO VI (CONTROLES)

5.1. La condición 257 queda modificada como sigue:

⁽¹⁾ DO L 102 de 11.4.2006, p. 1.

⁽²⁾ DO L 21 de 24.1.2009, p. 3.

El cuarto guión se sustituye por «— que se coloquen una placa de instalación, como determina la condición 250, y una placa descriptiva, como establece la condición 169», al tiempo que se añade el siguiente guión: «— que no haya dispositivos de manipulación integrados en el aparato».

- 5.2. Se introducen las nuevas condiciones siguientes tras la 257:

«**Condición 257 bis:** Si se ocurre que alguno de los incidentes enumerados en el Capítulo III, apartado 9 («Detección de incidentes y/o fallos») ha tenido lugar desde el último control y los fabricantes del tacógrafo y/o las autoridades nacionales lo consideran potencialmente peligroso para la seguridad del aparato, el centro de ensayo autorizado deberá:

- a) comparar los datos de identificación del sensor de movimiento conectado a la caja de cambios con los del sensor de movimiento registrado acoplado a la unidad intravehicular;
- b) comprobar si la información registrada en la placa de instalación se corresponde con la registrada en la unidad intravehicular, y
- c) verificar si los números de serie y homologación del sensor de movimiento, si están impresos en la carcasa de este último, casan con la información registrada en la unidad intravehicular.

Condición 257 ter: Los centros de ensayo guardarán los resultados de los informes de control que confirmen la existencia de precintos rotos o de dispositivos de manipulación. Los centros de ensayo deberán guardar dichos informes durante, al menos, dos años y los pondrán a disposición de la autoridad competente pertinente cuando se les solicite».

6. ENMIENDAS AL CAPÍTULO VII (EXPEDICIÓN DE TARJETAS)

- 6.1. Se introduce la nueva condición siguiente tras la 268:

«**Condición 268 bis:** Los Estados miembros intercambiarán datos por vía electrónica a fin de garantizar la unicidad de la tarjeta de tacógrafo del conductor que hayan expedido.

Asimismo, las autoridades competentes de los Estados miembros podrán intercambiar datos electrónicamente al efectuar controles de las tarjetas de conductor en carretera o en las instalaciones de las empresas para verificar la unicidad y el estado de las tarjetas».

7. ENMIENDAS AL CAPÍTULO VIII (HOMOLOGACIÓN)

- 7.1. Se añade una nueva frase bajo el primer párrafo del apartado 1: «Generalidades»:

«Todo fabricante de unidades intravehiculares podrá solicitar la homologación de su componente con cualquier modelo de sensor de movimiento y viceversa, siempre que cada componente cumpla lo dispuesto en la condición 001 bis».

- 7.2. Se introducen las nuevas condiciones siguientes tras la 274:

«**Condición 274 bis:** En el caso excepcional de que las autoridades de certificación de la seguridad se nieguen a conceder dicho certificado a todo nuevo aparato basándose en la obsolescencia de los mecanismos de seguridad, la homologación se concederá única y exclusivamente en esta circunstancia específica y excepcional, siempre que no exista una solución alternativa que se ajuste al presente Reglamento.

Condición 274 ter: En esta circunstancia, el Estado miembro interesado informará sin dilación a la Comisión Europea, que iniciará, en un plazo de doce meses desde la concesión de la homologación, un procedimiento que garantice el restablecimiento del nivel de seguridad a sus niveles originales».

- 7.3. Se introduce la nueva condición siguiente tras la 275:

«**Condición 275 bis:** Los fabricantes deberán aportar las muestras oportunas de los productos homologados y la documentación relativa solicitada por los laboratorios encargados de realizar pruebas funcionales en el plazo de un mes desde que se formule dicha solicitud. Todos los costes derivados de dicha solicitud correrán a cargo de la entidad solicitante. Los laboratorios preservarán la confidencialidad de todos los datos comercialmente sensibles».

- 7.4. Se introduce la nueva condición siguiente tras la 277:

«**Condición 277 bis:** La certificación funcional de todo componente del aparato de control deberá indicar, asimismo, los números de homologación de los demás componentes compatibles del aparato de control homologados».

7.5. El texto de la condición 281 se sustituye por el siguiente texto:

«**Condición 281:** El laboratorio no realizará pruebas de interoperabilidad con aparatos de control o tarjetas de tacógrafo que no hayan obtenido un certificado de seguridad y un certificado funcional, salvo en las circunstancias excepcionales descritas en la condición 274 bis.»

8. **ENMIENDAS AL APÉNDICE 1 (DICCIONARIO DE DATOS)**

8.1. El punto 2.2 se sustituye por el siguiente texto:

«2.2 **Address**

Una dirección.

Address: = SEQUENCE {

codePage INTEGER (0..255),

address OCTET STRING (SIZE(35))

}

codePage especifica un conjunto de caracteres definidos en el capítulo 4,

address representa una dirección codificada utilizando el conjunto de caracteres especificado».

8.2. La línea «"0A" H "0F" H RFU,» del punto 2.54 se sustituye por:

«"0A" H Conflicto de movimiento del
vehículo,

"0B" H"0F" H RFU,»

8.3. El punto 2.70 se sustituye por:

«2.70 **Name**

Un nombre.

Name: = SEQUENCE {

codePage INTEGER (0..255),

name OCTET STRING (SIZE(35))

}

codePage especifica un conjunto de caracteres definidos en el Capítulo 4,

name representa un nombre codificado utilizando el conjunto de caracteres especificado».

8.4. El punto 2.114 se sustituye por:

«2.114 **VehicleRegistrationNumber**

Número de matrícula del vehículo (VRN). El número de matrícula lo asigna la autoridad de matriculación de vehículos.

VehicleRegistrationNumber: = SEQUENCE {

codePage INTEGER (0..255),

vehicleRegNumber OCTET STRING (SIZE(13))

}

codePage especifica un conjunto de caracteres definidos en el Capítulo 4,

vehicleRegNumber representa un VRN codificado utilizando el conjunto de caracteres especificado.

Asignación de valor: Específica para cada país».

- 8.5. El último apartado del Capítulo 4 se sustituye por el texto siguiente:

| «Otras cadenas de caracteres (Address, Name, VehicleRegistrationNumber) utilizan, asimismo, los caracteres del código de caracteres decimales 161 a 255 del código estándar de 8 bits siguiente, especificados por el número de página de código: Conjunto de caracteres estándar | Página de código (decimal) |
|--|----------------------------|
| ISO/IEC 8859-1 Latín-1, Europa Occidental | 1 |
| ISO/IEC 8859-2 Latín-2, Europa Central | 2 |
| ISO/IEC 8859-3 Latín-3, Europa Meridional | 3 |
| ISO/IEC 8859-5 Latín / Cirílico | 5 |
| ISO/IEC 8859-7 Latín / Griego | 7 |
| ISO/IEC 8859-9 Latín-5 / Turco | 9 |
| ISO/IEC 8859-13 Latín-7 / Países Bálticos | 13 |
| ISO/IEC 8859-15 Latín-9 | 15 |
| ISO/IEC 8859-16 Latín-10, Europa Sudoriental | 16 |
| KOI8-R Latín / Cirílico | 80 |
| KOI8-U Latín / Cirílico | 85» |

- 8.6. En el Capítulo 2, el texto del punto 2.67 se sustituye por el siguiente texto:

«2.67 ManufacturerCode

Código que identifica al fabricante de un aparato homologado.

ManufacturerCode: = INTEGER (0..255)

El laboratorio encargado de las pruebas de interoperabilidad guardará y publicará en su sitio web la lista de códigos de fabricantes (condición 290).

Los códigos de fabricante se asignarán provisionalmente a los técnicos encargados de desarrollar tacógrafos a petición del laboratorio competente de realizar pruebas de interoperabilidad».

- 8.7. El texto del punto 2.71 se sustituye por el siguiente texto:

«2.71 NationAlpha

Toda referencia alfabética a un país se realizará con arreglo a los distintivos utilizados en los vehículos en el tráfico internacional (Convención de Viena sobre la circulación vial de las Naciones Unidas, 1968).

NationAlpha: = IA5String (SIZE (3))

Los códigos alfanuméricos que identifican a los distintos países figurarán en una lista guardada y disponible en el sitio web del laboratorio designado para realizar las pruebas de interoperabilidad, tal y como establece la condición 278».

- 8.8. El texto del punto 2.72 se sustituye por el siguiente texto:

«2.72 NationNumeric

Referencia numérica a un país.

NationNumeric: = INTEGER (0.. 255)

Asignación de valor: ver datos del punto 2.71 (NationAlpha).

Toda modificación o actualización de la especificación alfanumérica relativa a los distintos países descrita en el párrafo anterior tendrá lugar, únicamente, después de que el laboratorio designado haya obtenido las observaciones de los fabricantes de la unidad intravehicular del tacógrafo digital homologado».

9. ENMIENDAS AL APÉNDICE 3 (PICTOGRAMAS)

9.1. El texto de la condición PIC_001 se sustituye por el siguiente texto:

«PIC_001 El aparato de control podrá utilizar, de forma opcional, los siguientes pictogramas y combinaciones de pictogramas (o pictogramas y combinaciones lo suficientemente parecidas para identificarse con éstas de forma inequívoca):»

9.2 En el punto 2, en el subapartado «Incidentes», se añade el siguiente pictograma:

«  Conflicto de movimiento del vehículo».

10. ENMIENDAS AL APÉNDICE 4 (DOCUMENTOS IMPRESOS)

10.1. PRT_006 del apartado 2 (Especificación de los bloques de datos), «Especificaciones para bloques de datos» se sustituye por:

«PRT_006 Los documentos impresos deberán utilizar los siguientes bloques de datos y/o registros de datos, con arreglo a los significados y formatos que se exponen a continuación:

| | |
|---|------------------|
| Número de bloque o de registro Significado | Formato de datos |
|---|------------------|

| | |
|--|--|
| 1. Fecha y hora de impresión del documento. |  dd/mm/aaaa hh:mm (UTC) |
|--|--|

| | |
|---|---|
| 2. Tipo de impresión | |
| Identificador del bloque | - - - - -  - - - - - |
| Combinación de pictogramas en el documento (véase el apéndice 3), valor de ajuste del dispositivo limitador de la velocidad (impresión únicamente en caso de exceso de velocidad) | Picto xxx km/h |

| | |
|--|------------------------------|
| 3. Identificación del titular de la tarjeta | |
| Identificador del bloque. P= pictograma de persona | - - - - - P- - - - - |
| Apellido(s) del titular de la tarjeta | P Apellido(s) _____ |
| Nombre del titular de la tarjeta (si procede) | Nombre _____ |
| Identificación de la tarjeta | Identificación_tarjeta _____ |
| Fecha de caducidad de la tarjeta (en su caso) | dd/mm/aaaa |

Si se trata de una tarjeta no personal o no figura el apellido del titular de la misma, se imprimirá en su lugar el nombre de la empresa, del centro de ensayo o del organismo de control.

| | |
|---|---|
| 4. Identificación del vehículo | |
| Identificador del bloque | - - - - -  - - - - - |
| Número de identificación del vehículo (VIN) |  VIN _____ |
| Estado miembro de matriculación y VRN | País/VRN _____ |

5. **Identificación de la unidad intravehicular (VU)**

| | |
|--------------------------------|--|
| Identificador del bloque | -----  -----  VU_Fabricante _____ VU_NúmeroPieza _____ |
| Nombre del fabricante de la VU | |
| Número de pieza de la VU | |

6. **Último calibrado del aparato de control**

| | |
|---|---|
| Identificador del bloque | -----  -----  Denominación _____ Identificación_tarjeta _____  dd/mm/aaaa |
| Nombre del centro de ensayo | |
| Identificación de la tarjeta del centro de ensayo | |
| Fecha del calibrado | |

7. **Último control (efectuado por un controlador)**

| | |
|--|---|
| Identificador del bloque | -----  ----- Identificación_tarjeta _____  dd/mm/aaaa hh:mm pppp |
| Identificación de la tarjeta del controlador | |
| Fecha, hora y tipo de control | |

Tipo de control: Máx. 4 pictogramas. El tipo de control puede consistir en (una combinación de):

: Transferencia o descarga de los datos de la tarjeta, : Transferencia o descarga de los datos de la VU, : Impresión, : Visualización

8. **Actividades del conductor almacenadas en una tarjeta por orden de ocurrencia**

| | |
|--|---|
| Identificador del bloque | -----  ----- dd/mm/aaaa xxx |
| Fecha de petición (día natural objeto de impresión) + Contador de presencias diarias de la tarjeta | |

8^a. Condición «Fuera de ámbito» al comienzo del presente día (dejar en blanco si no hay condición «Fuera de ámbito» abierta)

----- FUERA -----

8.1. *Intervalo de tiempo sin introducir la tarjeta*

| | |
|--|--|
| 8.1a. Identificador de registro (comienzo del intervalo) | -----  hh:mm hhhmm A: hh:mm hhhmm |
| 8.1b. Intervalo desconocido. Hora de inicio, duración | |
| 8.1c. Actividad introducida manualmente | |

Pictograma de la actividad, hora de inicio

8.2. *Introducción de la tarjeta en la ranura S*

| | |
|--|--|
| Identificador de registro, S = Pictograma de ranura | ----- -S -----  País/VRN _____ x xxx xxx km |
| Estado miembro de matriculación del vehículo y VRN | |
| Lectura del cuentakilómetros del vehículo al introducir la tarjeta | |

8.3. *Actividad (permaneciendo introducida la tarjeta)*

Pictograma de la actividad, hora de inicio, duración, estado del equipo (pictograma del equipo en modalidad EQUIPO; dejar en blanco en modalidad SOLITARIO).

A: hh:mm hh:mm

8.3a *Condición específica.* Hora de entrada, pictograma de la condición específica (o combinación de pictogramas).

hh:mm pppp

8.4. *Extracción de la tarjeta*

Lectura del cuentakilómetros del vehículo y distancia recorrida desde la última introducción de cuyo valor se dispone

x xxx xxx km; x xxx km

9. *Actividades del conductor almacenadas en una VU por ranura y por orden cronológico*

Identificador del bloque

Fecha de petición (día del calendario objeto de impresión)

Lectura del cuentakilómetros del vehículo a las 00:00 y a las 24:00 horas

dd/mm/aaaa
x xxx xxx - x xxx xxx km

10. *Actividades realizadas en la ranura S*

Identificador del bloque

10a. *Condición «Fuera de ámbito» al comienzo del presente día* (dejar en blanco si no hay condición «Fuera de ámbito» abierta)

-----S-----
-----FUERA-----

10.1. *Intervalo sin que haya una tarjeta introducida en la ranura S*

Identificador de registro

Ninguna tarjeta introducida

Lectura del cuentakilómetros del vehículo al comienzo del intervalo

x xxx xxx km

10.2. *Introducción de la tarjeta*

Identificador de registro de introducción de la tarjeta

Apellido(s) del conductor

Nombre del conductor

Identificación de la tarjeta del conductor

Fecha de caducidad de la tarjeta del conductor

Estado miembro de matriculación y VRN del vehículo previo utilizado

Fecha y hora de extracción de la tarjeta del vehículo previo

Línea en blanco

Lectura del cuentakilómetros del vehículo al insertar la tarjeta, bandera indicativa de la introducción manual de actividades del conductor (M en caso afirmativo; dejar en blanco en caso negativo).

Si no ha habido inserción de la tarjeta de conductor el día que tiene lugar la impresión, se utilizará en el bloque 0.2 la lectura del cuentakilómetros de la última inserción de la tarjeta disponible antes de ese día.

 Apellido(s) _____
Nombre _____
Identificación_tarjeta _____
dd/mm/aaaa
 País/VRN _____
dd/mm/aaaa hh:mm
x xxx xxx km M

10.3. *Actividad*

Pictograma de la actividad, hora de inicio, duración, estado del equipo (pictograma del equipo en modalidad EQUIPO; dejar en blanco en modalidad SOLITARIO).

A: hh:mm hhhmm ☉☉

10.3^a. *Condición específica*. Hora de entrada, pictograma de la condición específica (o combinación de pictogramas).

hh:mm - - - pppp - - -

10.4. *Extracción de la tarjeta o finalización del intervalo «Ninguna tarjeta introducida»*

Lectura del cuentakilómetros del vehículo al extraer la tarjeta o al finalizar el intervalo «Ninguna tarjeta introducida» y distancia recorrida desde su introducción, o bien desde el comienzo del intervalo «Ninguna tarjeta introducida».

x xxx xxx km; x xxx km

11. **Resumen diario**

Identificador del bloque

- - - - - ☒ - - - - -

11.1. **Resumen de la VU para los intervalos sin tarjeta en la ranura del conductor**

Identificador del bloque

1☉☉ - - -

11.2. **Resumen de la VU para los intervalos sin tarjeta en la ranura del segundo conductor**

Identificador del bloque

2☉☉ - - -

11.3. **Resumen diario de la UV para las actividades por conductor**

Identificador de registro
Apellido(s) del conductor
Nombre del conductor
Identificación de la tarjeta del conductor

- - - - -
☉ Apellido(s) _____
Nombre _____
Identificación_tarjeta _____

11.4. *Introducción de los lugares donde comienzan o terminan los períodos de trabajo diarios*

pi=pictograma del lugar de comienzo/ finalización, hora, país y región
Cuentakilómetros

pihh:mm Cou Reg
x xxx xxx km

11.5. *Totalidad de actividades (extraídas de una tarjeta)*

Duración total del tiempo de conducción y distancia recorrida
Duración total de los períodos de trabajo y disponibilidad
Duración total de los períodos de descanso y períodos indeterminados
Duración total de las actividades en modalidad «Equipo»

☉ hhhmm x xxx km
☉☉ hhhmm
☒ hhhmm ? hhhmm
☉☉ hhhmm

11.6 *Totalidad de actividades (intervalos sin tarjeta en la ranura del conductor)*

| | |
|---|------------------|
| Duración total del tiempo de conducción y distancia recorrida | ⊗ hhhmm x xxx km |
| Duración total de los períodos de trabajo y disponibilidad | ✕ hhhmm ⊗ hhhmm |
| Duración total de los períodos de descanso | ⌂ hhhmm |

11.7 *Totalidad de actividades (intervalos sin tarjeta en la ranura del segundo conductor)*

| | |
|--|-----------------|
| Duración total de los períodos de trabajo y disponibilidad | ✕ hhhmm ⊗ hhhmm |
| Duración total de los períodos de descanso | ⌂ hhhmm |

11.8 *Totalidad de actividades (por conductor, incluidas ambas ranuras)*

| | |
|---|------------------|
| Duración total del tiempo de conducción y distancia recorrida | ⊗ hhhmm x xxx km |
| Duración total de los períodos de trabajo y disponibilidad | ✕ hhhmm ⊗ hhhmm |
| Duración total de los períodos de descanso | ⌂ hhhmm |
| Duración total de las actividades de equipo | ⊗ hhhmm |

Cuando sea necesaria la impresión diaria de las actividades del día actual, el resumen diario de la información se hará a partir de los datos disponibles en el momento de la impresión.

12 **Incidentes y/o fallos almacenados en la tarjeta**

| | |
|---|---------------|
| 12.1. Identificador del bloque: últimos 5 «Incidentes y fallos» almacenados en la tarjeta | -----!✕⌂----- |
|---|---------------|

| | |
|--|--------------|
| 12.2. Identificador del bloque: totalidad de «Incidentes» almacenada en la tarjeta | -----!⌂----- |
|--|--------------|

| | |
|--|--------------|
| 12.3. Identificador del bloque: totalidad de «Fallos» almacenada en la tarjeta | -----✕⌂----- |
|--|--------------|

12.4 *Registro de incidentes y/o fallos*

| | |
|---|--------------------------|
| Identificador de registro | ----- |
| Pictograma de incidente/fallo, objeto del registro, fecha y hora de inicio del incidente/fallo | Pic (p) dd/mm/aaaa hh:mm |
| Código adicional indicativo del incidente/fallo (en su caso), duración | ! xx hhhmm |
| Estado miembro de matriculación y VRN del vehículo en el que se haya producido el incidente/fallo | ⌂ País/VRN _____ |

13 **Incidentes y/o fallos almacenados o en curso en la VU**

| | |
|--|---------------|
| 13.1. Identificador del bloque: últimos 5 «Incidentes y fallos» almacenados en la VU | -----!✕⌂----- |
|--|---------------|

| | |
|--|--------------|
| 13.2. Identificador del bloque: totalidad de «Incidentes » almacenados o en curso en la VU | -----!⌂----- |
|--|--------------|

13.3. Identificador del bloque: totalidad de «Fallos» almacenados o en curso en la VU - - - - - ✖A - - - - -

13.4. Registro de incidentes y/o fallos

| | |
|--|--|
| <p>Identificador de registro</p> <p>Pictograma de incidente/fallo, objeto del registro, fecha y hora de inicio del incidente/fallo</p> <p>Código adicional indicativo del incidente/fallo (en su caso), número de incidentes análogos el mismo día, duración</p> <p>Identificación de las tarjetas introducidas al comenzar o finalizar el incidente o fallo (máx. 4 líneas sin repetir dos veces los mismos números de tarjeta)</p> <p>Casos en que no hubiese tarjeta alguna introducida</p> | <p style="text-align: center;">- - - - -</p> <p>Pic (p) dd/mm/aaaa hh:mm</p> <p>! xx (xxx) hhmm</p> <p>Identificación_tarjeta</p> <p>Identificación_tarjeta</p> <p>Identificación_tarjeta</p> <p>Identificación_tarjeta</p> <p>■ - -</p> |
|--|--|

El registro tiene por objeto (p) un código numérico que explica el porqué del registro del incidente o fallo, codificado con arreglo al elemento de datos «EventFaultRecordPurpose».

14. **Identificación de la unidad intravehicular (VU)**

| | |
|--|--|
| <p>Identificador del bloque</p> <p>Nombre del fabricante de la VU</p> <p>Dirección del fabricante de la VU</p> <p>Número de pieza de la VU</p> <p>Número de homologación de la VU</p> <p>Número de serie de la VU</p> <p>Año de fabricación de la VU</p> <p>Fecha de instalación y versión del software de la VU</p> | <p style="text-align: center;">- - - - - B - - - - -</p> <p>BNombre _____</p> <p>Dirección _____</p> <p>NúmeroPieza _____</p> <p>NúmeroHomolog _____</p> <p>S/N _____</p> <p>AAAA</p> <p>V xxxx dd/mm/aaaa</p> |
|--|--|

15. **Identificación del sensor**

| | |
|--|---|
| <p>Identificador del bloque</p> <p>Número de serie del sensor</p> <p>Número de homologación del sensor</p> <p>Fecha de la primera instalación del sensor</p> | <p style="text-align: center;">- - - - - -I- - - - -</p> <p>I S/N _____</p> <p>NúmeroHomolog _____</p> <p>dd/mm/aaaa»</p> |
|--|---|

10.2. Punto 3.1. Impresión diaria de las actividades del conductor almacenadas en la tarjeta, se sustituye por el siguiente texto:

«3.1 Impresión diaria de las actividades del conductor almacenadas en la tarjeta

PRT_007 La impresión diaria de las actividades del conductor almacenadas en la tarjeta deberá efectuarse con arreglo al formato siguiente:

| | |
|---|---|
| 1 | Fecha y hora de impresión del documento |
| 2 | Tipo de impresión |
| 3 | Identificación del controlador (si se ha introducido una tarjeta de control en la VU) |
| 3 | Identificación del conductor (almacenada en la tarjeta objeto de impresión) |
| 4 | Identificación del vehículo (cuya impresión se obtiene) |

| | |
|---|---|
| 5 | Identificación de la VU (cuya impresión se obtiene) |
| 6 | Último calibrado de esta VU |
| 7 | Último control pasado por el conductor sometido a la inspección |
| 8 | Delimitador de las actividades del conductor |
| 8a | Condición «Fuera de ámbito» al comienzo de este día |
| 8.1a / 8.1b / 8.1c / 8.2 / 8.3 / 8.3a / 8.4 | Actividades del conductor por orden de ocurrencia |
| 11 | Delimitador del resumen diario |
| 11.4 | Lugares introducidos en orden cronológico |
| 11.5 | Totalidad de actividades |
| 12.1 | Delimitador de incidentes o fallos almacenados en la tarjeta |
| 12.4 | Registro de incidentes/fallos (últimos 5 incidentes o fallos almacenados en la tarjeta) |
| 13.1 | Delimitador de incidentes o fallos almacenados en la VU |
| 13.4 | Registro de incidentes/fallos (últimos 5 incidentes o fallos almacenados o en curso en la VU) |
| 21.1 | Localidad de control |
| 21.2 | Firma del controlador |
| 21.5 | Firma del conductor» |

10.3. Punto 3.2 Impresión diaria de las actividades del conductor almacenadas en la VU, se sustituye por el siguiente texto:

«Punto 3.2 Impresión diaria de las actividades del conductor almacenadas en la VU

PRT_008 La impresión diaria de las actividades del conductor almacenadas en la VU deberá efectuarse con arreglo al formato siguiente:

| | |
|-----------------------------------|---|
| 1 | Fecha y hora de impresión del documento |
| 2 | Tipo de impresión |
| 3 | Identificación del titular de la tarjeta (de toda tarjeta introducida en la VU) |
| 4 | Identificación del vehículo (cuya impresión se obtiene) |
| 5 | Identificación de la VU (cuya impresión se obtiene) |
| 6 | Último calibrado de la VU actual |
| 7 | Último control efectuado en el aparato de control |
| 9 | Delimitador de las actividades del conductor |
| 10 | Delimitador de la ranura del conductor (ranura 1) |
| 10a | Condición «Fuera de ámbito» al comienzo de este día |
| 10.1 / 10.2 / 10.3 / 10.3a / 10.4 | Actividades en orden cronológico (ranura del conductor) |

| | |
|-----------------------------------|---|
| 10 | Delimitador de la ranura del segundo conductor (ranura 2) |
| 10a | Condición «Fuera de ámbito» al comienzo de este día |
| 10.1 / 10.2 / 10.3 / 10.3a / 10.4 | Actividades en orden cronológico (ranura del segundo conductor) |
| 11 | Delimitador del resumen diario |
| 11.1 | Síntesis de los intervalos sin tarjeta en la ranura del conductor |
| 11.4 | Lugares introducidos en orden cronológico |
| 11.6 | Totalidad de actividades |
| 11.2 | Resumen de los intervalos sin tarjeta en la ranura del segundo conductor |
| 11.4 | Lugares introducidos en orden cronológico |
| 11.8 | Totalidad de actividades |
| 11.3 | Resumen de actividades por el conductor, incluidas ambas ranuras |
| 11.4 | Lugares introducidos por este conductor en orden cronológico |
| 11.7 | Totalidad de actividades relativas al conductor actual |
| 13.1 | Delimitador de incidentes/fallos |
| 13.4 | Registro de incidentes/fallos (últimos 5 incidentes o fallos almacenados o en curso en la VU) |
| 21.1 | Localidad de control |
| 21.2 | Firma del controlador |
| 21.3 | Hora de comienzo (espacio reservado a un conductor sin una tarjeta para indicar |
| 21.4 | Hora de finalización qué períodos le atañen o corresponden) |
| 21.5 | Firma del conductor» |

11. ENMIENDAS AL APÉNDICE 7 (PROTOSCOLOS DE TRANSFERENCIA DE DATOS)

11.1. El texto de la nota a pie de página que aparece en el punto 2.1, relativa al procedimiento de transferencia de datos, se sustituye por el siguiente texto:

«(1) La tarjeta introducida activará los correspondientes derechos de acceso a la función de transferencia y a los datos. No obstante, se podrán transferir los datos almacenados en una tarjeta de conductor introducida en una de las ranuras de la VU siempre que no haya otra tarjeta en la otra ranura.»

12. ENMIENDAS AL APÉNDICE 9 (HOMOLOGACIÓN DE MODELO –RELACIÓN DE PRUEBAS MÍNIMAS EXIGIDAS)

12.1. Se añade la siguiente norma ISO al primer párrafo del capítulo I:

«1.2. Referencias

Norma ISO 16844-3:2004/Cor 1:2006 Vehículos de carretera – Sistemas de tacógrafo – Parte 3: Interfaz del sensor de movimiento (con las unidades intravehiculares)».

12.2. En el Capítulo II – PRUEBAS FUNCIONALES DE LA UNIDAD INTRAVEHICULAR, se añade la nueva condición siguiente al punto 3 relativo a las pruebas funcionales que han de efectuarse:

«3.36 Interfaz del sensor de movimiento (condiciones 001a y 099)».

12.3 Se añade la nueva condición siguiente al capítulo II:

«Prueba funcional (VU)

3.37 Comprobar si la VU detecta, registra y almacena el/los incidente(s) y/o fallo(s) descritos por el fabricante de la VU cuando un sensor de movimiento acoplado reaccione a los campos magnéticos perturbando la detección de movimiento del vehículo – Condición 161*bis*».

12.4 En el capítulo III se añade la nueva condición siguiente:

Pruebas funcionales (sensor de movimiento)

«3.5. Comprobar si el sensor de movimiento es invulnerable a los campos magnéticos. De forma alternativa, comprobar si el sensor de movimiento reacciona a los campos magnéticos perturbando la detección de movimiento del vehículo a fin de que la VU acoplada pueda detectar, registrar y almacenar los fallos del sensor - Condición 161 *bis*».

12.5. En el capítulo III (PRUEBAS FUNCIONALES DEL SENSOR DE MOVIMIENTO) se añade la nueva condición siguiente al punto 3 relativo a las pruebas funcionales que han de efectuarse:

«3.4. Interfaz de la unidad intravehicular – Condición 001 *bis*».

13. ENMIENDAS AL APÉNDICE 12 (ADAPTADOR PARA VEHÍCULOS DE LAS CATEGORÍAS M1 y N1)

En el capítulo VII se añade la nueva condición siguiente al punto 7.2:

«3.3 Comprobar si el adaptador es invulnerable a los campos magnéticos. De forma alternativa, comprobar si el adaptador reacciona a los campos magnéticos perturbando la detección de movimiento del vehículo a fin de que la VU conectada pueda detectar, registrar y almacenar los fallos del sensor – Condición 161 *bis*».
